

Bom, as contribuições que eu gostaria de dar aqui nesse momento, acho que uma é uma constatação, que eu acho que todo mundo à medida percebe isso, e que é uma questão da cultura política do nosso Estado, é a baixa cultura de planejamento. Eu acho que não tem como começar essa conversa sem a gente ter que isso..... mas dos que “fulanizar” alguém aqui, eu acho que a gente tem uma baixa cultura de planejamento. A gente acabou de ver aí nas últimas semanas a decisão do Governador, e sem fazer juízo de valor da decisão do Governador, de aterrar a estação da Gávea, sem fazer juízo aqui, se isso era o certo, se isso era o errado. Agora, certamente a constatação é de que como é que a gente fica tanto tempo fazendo a obra, gasta tanto dinheiro, causa tanto transtorno para o conjunto da população e a decisão final depois de tanto tempo é: para a obra, que é o melhor a ser feito. Melhor do que gastar mais dinheiro e isso não levar...

Então, enfim, eu queria começar aqui a minha fala um pouco sinalizando isso: o desafio que a gente tem tanto de enraizamento da cultura de planejamento na máquina pública, quanto também.... porque, veja bem: já é difícil você planejar no âmbito do município, de o município dar conta daquilo que é uma grande obra, um grande projeto no seu município. Quando é essa grande obra interfere em outros municípios fica mais complicado ainda. Aí vem a outra baixa cultura de cooperação, de colaboração entre os municípios da Região Metropolitana. Estou colocando isso para novamente mostrar o tamanho do desafio que a gente tem para construir uma mobilidade eficiente, que consiga prestar bem seu serviço para o conjunto da população. E é lá no final do dia é que precisa ver a sua qualidade de vida melhorando com as obras, com ação pública. Então, queria começar por isso.

E o comentário sobre o plano - o Paulo falou 2015, o plano operacional, eu tinha entendido que era 2011 -, havia um comentário sobre isso, porque eu acho que é mais do que... é o plano que operacional que foi feito que desatualizou de lá para cá. Eu acho que é um pouquinho mais complicado do que isso, porque desde o início a gente ouvia conversa de que esse era um projeto pouco debatido. Eu me lembro de ouvir isso aqui com o Feital, que é Secretário de Transporte de Caxias, eu ouvi o então Prefeito Alexandre Cardoso falar que “Oh, estão fazendo esse projeto e ninguém conversou aqui com a Prefeitura de Caxias, como é que pode isso?” Então, eu acho que desde o início essa falta de conexão com os outros municípios foi uma marca da Transbrasil. E novamente: a gente tem um desafio nesse momento contornar isso em busca de soluções.

E sinalizando para essa questão da necessidade de diálogo com as com as Prefeituras - é tão difícil, porque também não temos cultura de colaboração entre os municípios - eu acho que é sinalizar e seguir aqui junto com o Maurício esse fato novo, político-institucional, que é a Câmara Metropolitana. E aqui tem gente que trabalha muito para colocar isso de pé. Acho que tem muitos desafios ainda em torno da efetivação da Câmara como órgão de planejamento, de tomada de decisão, mas existe hoje. E eu acho que a primeira questão que eu queria colocar é que acontecendo a reunião com o Governador na próxima semana, da Câmara junto com os Prefeitos e esse tema sendo pautado, a necessidade de a gente ter um comitê técnico de fato, no âmbito da Câmara Metropolitana onde sentam a Prefeitura do Rio de Janeiro, o Governo do Estado, demais Prefeituras da Baixada Fluminense para, à medida que o plano operacional fica pronto, poder discutir. Poder discutir, ver o que está bom, o que está ruim aqui. Como construir de fato uma solução consensuada e efetiva, que de fato vá fazer diferença para essa obra tão importante para a Região Metropolitana. Então, acho que eu vejo isso como um desdobramento - e não é esse Fórum que decide, vai ser o fórum da Câmara - mas tem que precisa ficar atento a esse encaminhamento.

E, por fim, eu acho que outro assunto que precisa vir em paralelo à questão do BRT Transbrasil é uma questão até que o Eloir falou, que é a questão da licitação das linhas intermunicipais. E na verdade eu confesso que eu não entendi muito bem o que... Eu acho que primeiro vem o plano operacional e depois o projeto de licitação. Eu queria que falasse talvez... Esse eu acho que é um ponto bom de a gente explorar aqui, porque essas coisas relacionam diretamente. Tem uma condição do regime de recuperação fiscal que é a licitação dos ônibus intermunicipais, que, a princípio, vai influenciar muito o desenho das linhas. E, se a gente está falando aqui da construção de dois terminais no trevo da Margarida e no Trevo das Missões, como é que... o que vem primeiro e como é que essas coisas se combinam? Porque eu acho que a gente vai precisar de muita calma nesse momento, calma e celeridade ao mesmo tempo. Calma para tomar a decisão, mas isso precisa... não pode ficar postergando por tantos anos para saber o que vai se fazer, se vai fazer um terminal ou se não vai fazer um terminal. E eu acho que a gente tem... essa audiência aqui reúne atores com influência e poder de decisão para construir essa solução consensual.

Então, enfim, vou finalizando por aqui, deixo essa pergunta para a Secretaria de Transportes do município do Rio e também do Estado. Como vocês estão pensando essa questão da licitação dos ônibus e a relação com os terminais? E reforçar a importância da Câmara Metropolitana ser um espaço da ação executiva entre os secretários municipais envolvidos, dos municípios envolvidos pela obra da Transbrasil, para que a discussão do plano operacional não seja só feita entre Prefeitura do Rio e por Governo do Estado. De fato, consiga envolver outros entes para a gente ter uma solução - novamente - mais consensuada e consiga produzir bem comum para todos. Essa é minha parte.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado, Henrique Silveira. Eu alerto que, em relação à questão da estação Gávea Linha 4 do Metrô, esta Comissão especial já aprovou uma proposta de audiência pública, que deverá acontecer em conjunto com a Comissão de Transportes, Comissão de Obras Públicas e também com uma Frente Parlamentar que foi instalada nesta Casa exatamente voltada para a Linha 4 do Metrô. Então provavelmente a gente terá uma audiência pública, não sei se ainda em setembro, mas, no mais tardar, até o mês de outubro sobre a Linha 4 do Metrô. Porque realmente, sem entrar no mérito da decisão anunciada, causou perplexidade, sem que a gente tivesse mais elementos que possam ter fundamentado essa declaração do Governador.

E a Subsecretária Paula talvez ficasse também para uma nova rodada, quando a V.Sa. voltar a intervir, sobre de fato se tem alguma informação mais recente, mais precisa, sobre a questão da licitação das linhas intermunicipais, que, no Governo passado, virou uma novela sem desfechos. Pois é, que por enquanto o desfecho ainda não foi anunciado. Então se V.Sa tem alguma informação a esse respeito que tenha relação com o que tratamos aqui e foi mencionado pelo Presidente do conselho consultivo.

Bom, eu vou passar a palavra agora para, antes de ouvir os especialistas, o Sr. Svalderkley Probele da Polícia Rodoviária Federal para fazer a sua intervenção inicial, sem prejuízo de voltar a intervir no transcurso do debate. Se alguém pudesse fazer a gentileza, Lúcio Mauro, de levar o microfone até o representante da Polícia Rodoviária Federal, cuja presença, mais uma vez, agradecemos.

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Boa tarde a todos. É uma satisfação estar aqui. Agradeço o convite, porque temos um interesse grande neste projeto, visto que seremos vizinhos de um dos terminais. A nossa sede administrativa e operacional é vizinha à área onde será o Terminal das Margaridas. Então nós teremos ali hoje um aumento bastante grande das pessoas que circulam por ali. Temos ali dentro uma operação grande de treinamento, operações aéreas. E teremos também um colégio naquela Região. Então essa proximidade com projeto é muito feliz para a gente, porque seremos impactados nas nossas operações e tudo em volta.

E eu gostaria de ter acesso ao projeto do terminal, visto que nós não temos ali alças de acesso, nós estamos construindo um prédio, uma sede ali próxima. Então, por essa vizinhança, eu acho que vai ser muito feliz essa proximidade com o projeto e creio que poderíamos contribuir com algumas ideias até de segurança viária ali e a segurança das pessoas que irão utilizar o terminal. Então, estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Obrigado por sua presença. V. Sª. falou de um colégio.

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Sim, existe um projeto do nosso superintendente, juntamente com o Governo do Estado, de nós implantarmos um colégio ali dentro. Aquela área antes era administrada pela DNIT. Passou agora recentemente para administração da Polícia Rodoviária Federal, e um dos prédios foi destinado com um projeto de criarmos ali dentro um colégio, onde teremos várias crianças no período integral.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Uma escola da Polícia Rodoviária? É isso?

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Sim, sim.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Uma escola de educação básica?

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Sim. Com o apoio do Governo do Estado. Então, nós teremos ali... O BRT será um facilitador para os alunos que ali irão estudar. E, de certa forma, também, precisamos controlar tudo pela segurança de todos.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Entendi. O senhor sabe dizer se seria uma escola aberta para o público em geral?

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Sim.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - É aberta.

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Aberta. Ampla concorrência.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Entendi. Ampla concorrência.

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Como qualquer colégio do Estado.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Perfeito. Obrigado por sua presença, por essas informações, que talvez no transcurso do debate V. Sª. volte a intervir.

O SR. SVALDERKLEY PROBELE - Estamos à disposição.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - É muito importante. E agradecemos sempre o trabalho da Polícia Rodoviária Federal, que é muito importante para nós.

Eu quero passar a palavra agora para o Professor Rômulo Orrico, da COPPE/UFRJ, que nos honra com sua presença. Um especialista, tem uma produção relevante sobre o tema. Gostaríamos de ouvir também suas considerações, suas reflexões acerca dessa temática. Agradecemos, portanto, mais uma vez, a sua presença.

O SR. RÔMULO ORRICO - Deputado Waldeck Carneiro, muito obrigado pelo convite. É sempre uma alegria muito grande poder vir aqui à Assembleia trazer o nosso trabalho, as nossas pesquisas, os nossos estudos. Eu quero também cumprimentar meu companheiro, Deputado Eliomar Coelho, parceiro de lutas de longa data, mais de trinta anos nisso. Quero cumprimentar também o meu amigo Deputado Luiz Paulo, que é cinco anos mais velho do que eu.

O SR. LUIZ PAULO - Mas coloca cinco, mais cinco, mais cinco.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Feito o devido registro.

O SR. RÔMULO ORRICO - Quero também cumprimentar a Deputado Enfermeira Rejane. Eu posso lembrar alguns trabalhos que fizemos na COPPE, associando viagem, um motivo saúde, no sistema público. E trinta minutos a menos de sangramento parece que é uma coisa muito importante. Se a gente conseguir melhorar as coisas. Também ao Deputado Léo Vieira. Acho que o trabalho que nós fizemos aqui, no querido Vicente Loureiro, temos alguns slides aqui que mostram a importância desse olhar metropolitano no estudo. E também nossos amigos parceiros aqui. A Paula, a Subsecretária Estadual de Mobilidade, o Eloir, o Henrique, também fiquei muito atento aqui a esta conversa sobre mobilidade.

E eu tinha preparado umas transparências, em forma de conversa. Eu imaginei que iria demorar vinte minutos. Eu sou um pouquinho prolixo, mas vou tentar ser bastante objetivo.

Acho que o primeiro ponto aqui que eu acho que a gente tinha que trazer nossa preocupação é o usuário. O usuário. E, numa visão mais ampla, a população do Rio de Janeiro. Então, ela é a primeira - Rio de Janeiro, a cidade, evidentemente - ela não pode ser prejudicada em nada; nem em tempo de viagem, nem em tarifa, nem em transbordo excessivo, penalização e transbordo, que você sobe degrau, desce degrau, desce degrau, sobe rampa, desce rampa; viagem negativa, tem que andar para trás - nada disso. Ela tem que ser o primeiro alvo. Quer dizer, criamos um sistema de transporte para facilitar a vida das pessoas, e também a economia urbana. Tudo que se produz e tudo que se consome na cidade tem custo de transporte dentro. Se nós tivermos algo ineficiente, algo caro, algo ruim, vai se refletir em tudo que a gente produz e consome.

Então, o que a gente está pensando é uma visão estratégica da mobilidade. Se vocês me perguntarem qual é a frequência de ônibus da Avenida Brasil, eu não vou saber dizer. Como é que está o estado do pavimento da Avenida Brasil? Também não nos preocupamos com isso. Esse tipo de estudo tem uma visão estratégica metropolitana, e, é sob é essa ótica; é a tendência para o futuro. São as coisas que a gente faz hoje, que têm impacto no futuro. Então, Vicente Loureiro está aqui, parceiro da unidade de projeto do PDUI. Muito do que está aqui ou quase tudo que está aqui se resultou dessas reflexões sobre o PDUI; temos outras coisinhas novas aí. Mas a gente não pode pensar em algo simplesmente pelo amanhã. É além do depois de amanhã. Eu tenho uma transparência que a gente vê muito claramente isso. Então, é compreender o papel da mobilidade numa visão estratégica, quer dizer, se ela vai aumentar os custos, se ela vai piorar a vida da população, qualquer coisa que vá nesse sentido, a gente tem que pensar duas vezes. Buscar uma solução diferente, com tranquilidade.

A gente tem alguns elementos balizadores de como que a região se organiza; a partir de que eu vou ver? Será que todo mundo quer ir para o centro? Essa é a pergunta. Quais são as tendências urbanas? Será que o Rio de Janeiro tem hoje a mesma forma que tinha 40 anos atrás? Quais são as bases que a gente vai fazer para analisar? E exatamente em cima dessas bases que são algumas sugestões - eu botei “proposição”, mas talvez seja um pouco de exagero. Então, vamos ver esses elementos balizadores.

Compreender as tendências da cidade. Mas tendência não é destino. E isso é importante: tendência não é destino. E isso a gente tem que repensar para ver como que a gente altera a tendência que não nos agrada - planejamento é isso. E você ter um navio, que tem a frente um iceberg, e que está fazendo água. Você vai ter que tratar das duas coisas. Se for seguir a tendência, ou afunda ou bate antes no iceberg. Então, a gente tem que tratar; sair da caixa, mudar tudo isso aí. Então, quais são os elementos balizadores? Policentralidade - esse é o primeiro. É policentral; a cidade não é mais monocêntrica. Vou dar um exemplo de que sai da Baixada, mas não deixa de sair: São Gonçalo tem um milhão de habitantes, não tem uma única universidade pública lá dentro.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Há um polo da UERJ.

O SR. RÔMULO ORRICO - Um polo. A escola de pedagogia.

O SR. PRESIDENTE (Waldeck Carneiro) - Claro. Formação de professores. É isso mesmo.

O SR. RÔMULO ORRICO - Quando Salvador tinha um milhão de habitantes, eu fiz vestibular. Eu sou baiano. Salvador tinha um milhão de habitantes, e foram 260 vagas para engenharia, fora o restante. Então, se alguém se desloca de São Gonçalo para estudar no Fundão, vai gastar duas horas. Isso é um problema de transporte ou isso é um problema de educação? Ou é de ambos? Então, ele tem que pensar que é policêntrico. Se eu tenho que vir de Santa Cruz até aqui para ser atendido no hospital de Queimados, só em Andaraí, a cidade já estourou; já explodiu isso aí. Tem que ter mais outros hospitais, em outros lugares. A estrutura integrada de vida e mobilidade. A gente vai ver que nem todo mundo quer vir para o centro. Esse assunto já está vencido. Articular os elementos do território. Então, transporte junta as coisas; esses elementos que ele tem que articular. São as bases da centralidade nova, o centro que existe, o lazer, tudo isso. E, no plano tinha alguns eixos temáticos; evidentemente, a gente se centrou e vai falar aqui de mobilidade.

Então, as tendências; alguns números da Região Metropolitana. Olha lá. A gente vê que ela tem um formato de que está se afastando. Expansão urbana 3, quase 4 ao ano, em terreno - é muito. Vamos ilustrar isso aqui. Entre 1975 e 2007. Olha lá. É muito. As distâncias aumentam; é mais distância para todo mundo, é mais meio fio, é mais rua para varrer, é mais tudo. A ocupação territorial não pode continuar assim. O lado de São Gonçalo: 1984, onde está mais avermelhado, era a ocupação urbana. Agora, vamos ver como está em 2016, São Gonçalo e Maricá. Olha lá. Percebeu? 1984 e 2016. Agora, você quer ter uma noção do tamanho do problema? Está aí a Região Metropolitana. Onde está em amarelo é a ocupação urbana. Esses raios têm 15 quilômetros cada um; estão dentro do centro do Rio. Agora, vamos comparar com Bombaim, que é uma cidade de 20 milhões de habitantes. Vamos botar na mesma escala. A gente tem que cuidar dessa expansão. Segurar; se possível, reduzir. Temos que valorizar os espaços urbanos, os espaços rurais para que não se transformem rapidamente em espaços urbanos. Temos que ter cuidado com rodovias que vão à alta velocidade para ser radial; porque está sinalizando: pode morar mais longe, que eu lhe trago. Eu tenho que repensar isso aí. Quer dizer, toda solução que a gente apresentar agora, tem que pensar na consequência dela para amanhã e depois de amanhã. E depois de depois de amanhã.

Então, sintetizando, novas paisagens urbanas é o que a gente tem. aquele primeiro quadradinho diz que somos policêntricos hoje em dia. O outro ali; a dispersão diluiu a base transporte público. Então, a gente vai ter que repensar a lógica de transporte público. Aquela solução iniciada em Curitiba de tronco alimentação não é a única solução que existe. Mas quem só tem ela na mão, fica que nem um sujeito que só tem martelo: tudo tem cara de prego. A gente tem muita solução para ir buscar. Então, isso implica em mudança no padrão espacial das viagens. Caxias, na época do Tenório Cavalcanti, era conhecida como cidade dormitório. Não é mais cidade dormitório. Ela tem um núcleo forte, reproduz multiuso; multifunções. São Gonçalo também. Madureira tem outros problemas. A gente chega lá em Madureira já, já. E os módulos coletivos não acompanharam isso. A gente tem que repensar como é o trabalho modo coletivo nessa nova realidade. Se quiser ir continuando o feito anteriormente, vai continuar, mas vai continuar errando. As coisas mudaram.

Então, olha como é o policêntrico: no Rio de Janeiro, peguei só a cidade; Natal é outro exemplo ali; Salvador é outro exemplo. Aquela bola escura mais à esquerda é o centro antigo, a escura mais à direita já mudou tudo. E o metrô de Salvador foi o único metrô no Brasil feito com cinco anos. E eu me orgulho de ter trabalhado junto ao Governo do Estado para que isso acontecesse. Então, repare só como o problema vai chegar muito rapidamente à nossa frente. Está todo mundo discutindo sobre mobilidade no futuro. Então, lá no primeiro cantinho, metrópoles espriadas dos países desenvolvidos, tipicamente americanas. O que apresenta para ela é veículo elétrico autônomo. Todo mundo está discutindo veículo autônomo achando que é a solução. Talvez venha para a gente, mas, bem mais tarde. Aí, as cidades densas do Oriente, tipicamente europeias, são densas e ricas; as americanas são espriadas e ricas. As da Ásia são essas: são densas, mas não são tão desenvolvidas, não têm muito dinheiro. A solução para eles possivelmente vai ser transporte público, coletivo e limpo. As americanas: automóvel, privado, autônomo. Elétrico? Possivelmente. As europeias vão juntar tudo que é possível, porque estão no melhor dos mundos. E nós estamos no maior do abacaxi. Nossas cidades são espriadas e nós não temos dinheiro. Então, nós não podemos bobear em decisões de agora, porque serão decisões estratégicas. Nós temos que cuidar desse espriamento. E a mobilidade tem um papel seriíssimo nisso aí.

Então, a pergunta que nós nos fizemos é: tudo bem, quando se fala em espriamento é onde é que vai botar a escola, trabalho e tal? Tudo bem, isso tem gente estudando, mas, nós que tratamos de mobilidade, o que que a gente pode fazer? Onde é que as coisas estão? Só nos (não compreendido) da mobilidade - a gente vai trabalhar um pouquinho aí. Então, esses dados são de 2012, então, aqui falando um pouquinho do Rio de Janeiro. Nós vemos ali, o que o transporte público no Rio de Janeiro, o coletivo tem 72 contra o individual, se a gente retirar o não motorizado - estava fazendo essas contas, arregou ali 72 a 28 dá mais ou menos 3 por 1, em cada 4 deslocamentos motorizados, 3 são de transporte público. Então, nós não podemos pensar em solução para carro, e a gente vai mostrar uma interessante, que não é para carro, evidentemente. Placar 3 a 1, placar moral vocês já sabem, não é? É 7 a 1 mesmo.

Agora, de lá para cá, reparem, se aqui o PDTU, a pesquisa de campo foi feita no final do ano de 2012, de lá para cá, olha o que já mudou: Porto Maravilha, derrubada da Perimetral e construção da-quele túnel, implantação do VLT na avenida central, mudança na linha de ônibus na área central, construção da linha 4 do metro, duplicação do elevado do Joá, implantação dos BRTs, obras do BRT e teleférico, crise na gestão de ofertas de transporte coletivo da cidade, arco metropolitano, relicitação da ponte, BLS Niterói, crise nas barcas, aumento da supervia, preços de combustível, aplicativo de taxi, bicicleta e patinete. Olha quanta coisa mudou. Esses dados de 2012 valem, mas a gente tem que atualizar. Não dá mais para confiar da mesma forma que foi feito. E olha que ele já foi feito com amostra bastante complicada. Vamos lá, esse é dos aplicativos, que meus colegas da Cope, a gente fez - vocês viram no jornal há poucos dias, os aplicativos já transportando uma quantidade muito grande. Quer dizer, o artista tem que ir aonde o povo está. Se a gente apresenta um sistema de transporte público, que tem dificuldade para as pessoas terem acesso, que tem dificuldade de ter pessoas passarem de um lado para outro, e tem dificuldade para cruzar a rua, que tem dificuldade para subir no ônibus, tenham certeza que as pessoas vão buscar outras soluções. Faz parte da vida de qualquer um de nós. Um restaurante que o garçom não te atende, você vai para outro e nunca mais vai nele, exceto aquele lá de Ipanema, que é famoso; mas aquele é folclore.

Isso que eu falei, deputado Léo Vieira, repare ali embaixo em azul escuro são as viagens que eram fora da Região, na Região Metropolitana, mas sem destino e sem origem na cidade do Rio de Janeiro: Niterói-São Gonçalo, Caxias-Nova Iguaçu, Caxias-Caxias, Nova Iguaçu-Nova Iguaçu, (não compreendido)-Mesquita, essas aí. Elas eram 13 da pesquisa de 79 e elas alcançaram 35 da pesquisa de 2012. Na ligação entre Niterói e São Gonçalo tem mais volume de passageiro, do que de Niterói para o Rio, e de São Gonçalo para o Rio. Então, a gente tem que dar uma repensada, sair da caixa, não é assim que fala? Sair da caixa! Começar a pensar Baixada-Baixada, São Gonçalo-Caxias, Niterói-Caxias, desculpe, Nova Iguaçu-Caxias, e a gente vai vendo Nova Iguaçu-Caxias o que que acontece. Bom, aqui são alguns exemplos para mostrar onde tem volumes grandes, até internamente: Bangu-Campo Grande, Interno a Campo Grande, 250 mil, caramba é uma cidade, tem que repensar essas coisas. Será que a população de Campo Grande quer vir toda para o centro do Rio de Janeiro? Tem que repensar. Será que as linhas de Campo Grande são só para alimentar para vir para o Rio, para o centro? Temos que repensar isso. Isso é uma dificuldade de uso.

Bom, mudou a hierarquia, eu vou passar rapidinho, o que eu queria falar, Madureira que era o terceiro centro mais importante, e hoje em dia já está no oitavo ou décimo, não é, Vicente? Então, mudou. Aí também, a gente tem que pensar nas camadas que usam. A cidade é mais velha, mas não tem porque estar muito diferente, veja que as camadas mais pobres, que é o gráfico da direita, ou vão a pé, ou de transporte público. E, no entanto, soluções sempre apareceram para o transporte individual. Vamos lá, motorização da Região Metropolitana aumentando fortemente. Quer dizer, isso aconteceu em Paris, não tiveram cuidado com o sistema de transporte público de Paris, a Região Metropolitana periferia toda está motorizada, e um engarrafamento enorme. Olha lá, esse aqui é interessante, 2003, aquele gráfico diz o seguinte, percentagem de gente viajando até aquele tempo, então, quanto mais à esquerda o gráfico estiver, melhor; é mais gente fazendo viagem mais curta. Então, repare do gráfico da esquerda, bolinha é transporte individual, e traço reto é transporte público. Repare que em 2003, a gente tinha um (não compreendido) ali, olha o que aconteceu em 2012, isso aí é Baixada Leste, São Gonçalo, Itaboraí. Olha o que aconteceu: as viagens com mais de duas horas passaram de 4 para 15, entre 13h e 14h, que essa bolotinha embaixo aqui passou de 45 para 54, bom, a outra, a Zona Sul é tudo menos.